u. d. „Die pfälz. Rheinbahn Ludwigshafen-Speyer-Germersheim-Strassburger Linie bei D. Kranzbühler in Speyer 1852“ betitelte Schrift. Aus d. a. H. 1852

Bemerkungen





Bemerkungen

über die

„Die pfälzische Rheinbahn

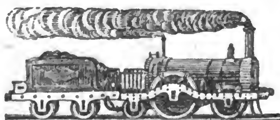
Ludwigshafen-Speyer-Germersheim-Straßburger

Linie

bei D. Kranzbühler in Speyer 1852"

betitelte Schrift,

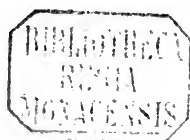
über deren Werth und über deren Wahrheit.



Neustadt a/Haardt.

Gedruckt in der Ch. Trautmann'schen Offizin.

1852.



Bemerkungen

über die

„Die pfälzische Rheinbahn

Ludwigshafen-Speyer-Germersheim-Straßburger Linie

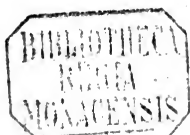
bei

D. Kranzbühler in Speyer 1852“

betitelte Schrift,

über deren Werth und über deren Wahrheit.

Neustadt a/Haardt.
Gedruckt in der G. Trautmann'schen Offizin.
1852.





Es war nicht die Absicht der Gebirgsbewohner, in der so hochwichtigen Angelegenheit der Herstellung einer Eisenbahn nach dem Elsasse nun, nachdem die technischen Vorarbeiten geschehen und die Gutachten der competenten Stellen und Corporationen zu Gunsten der Gebirgslinie gegeben waren, etwas Weiteres zu thun, sondern man wollte die parteilose Entscheidung der vorgesetzten Behörde ruhig und unbesorgt abwarten.

Da aber die Stadt Speyer ein Schriftchen veröffentlichte, welches manche Unrichtigkeiten enthält, so war es Pflicht der die Sache der Gebirgslinie vertretenden Comités von Landau, Edenkoben und Neustadt, durch die nachfolgenden Gegenbemerkungen das Unstichhaltige der geschehenen Veröffentlichung darzuthun, zugleich aber auch zu beweisen, daß die Gebirgsbevölkerung die Wichtigkeit der Sache in ihrer ganzen Größe erfaßt und nicht in jener Theilnahmlosigkeit sich befindet, welche man ihr so gern zum Vorwurfe machen möchte.

Von diesem Gesichtspunkte ausgehend, wird nun Gegenwärtiges zur richtigen Beurtheilung der Speyerer Schrift der Oeffentlichkeit übergeben.

Neustadt, den 19. Januar 1852.

Im Namen und Auftrage des
Gesammt-Comités.

Der Stadtrath der Kreishauptstadt Speyer hat am 25. October v. J. zwölf seiner Mitglieder zu einer Commission ernannt, zum Zwecke: im Interesse der Stadt Speyer die Vortheile der nach dem Elsasse zu führenden Eisenbahn, als Zweig der pfälzischen Ludwigsbahn, herauszufinden und zu veröffentlichen.

Bei der Wichtigkeit der Anlegung solcher Verkehrslinien, wie die in Frage stehende, welche von der benannten Commission zu einer Weltangelegenheit (Weltbahn, Seite 9) erhoben wird, darf man nicht einseitig und ängstlich das Interesse einiger Privaten oder einer Stadt vor Augen ziehen, sondern das Totale der Sache muß öffentlich beleuchtet und besprochen werden, unbekümmert, welcher Ort oder welche Firma speziellen Nutzen davon ziehen könnte. In einer solch wichtigen Angelegenheit ist es Pflicht eines Jeden, der irgend Antheil am Allgemeinen nimmt, mit Beiseitesetzung aller örtlichen Interessen, seine Stimme in jenem Sinne zu erheben und seine Ansichten der Oeffentlichkeit zu übergeben. Daher sei es uns erlaubt, als Unbefangene, als Parteilose das benannte Schriftchen zu würdigen. Wir sagen als „Unbefangene", als „Parteilose", weil die Stadt Neustadt als solche deßhalb betrachtet werden muß, da sie bereits von der Ludwigsbahn durchzogen wird und durch eine weitere Zweigbahn, so wie jede andere Stadt, auch sie nichts Erhebliches gewinnen kann, wie die Erfahrung lehrt.

Wir wollen obiges Schriftchen in seinen einzelnen Theilen durchgehen, ihm Seite für Seite folgen, zuvor aber das Geschichtliche dieser Bahn kurz erzählen.

Im Jahre 1836 wurde der Plan einer Eisenbahn von Saarbrücken nach der Rheinschanze (jetzt Ludwigshafen) zuerst rege gemacht, zu welchem Behufe der preußische Ingenieur Herr Cello damals einige Zeit in Neustadt sich befand und mit mehreren dasigen Bewohnern verkehrte, welche sich um diese Sache, ohne Selbstsucht, interessirten.

Im folgenden Jahre, als dieses Project in's Mark der Bevölkerung eingedrungen war, bildete sich eine anonyme Gesellschaft zur Erbauung der projectirten Bahn und entwarf ihre Statuten, welche am 19. April 1838 von Sr. königl. Majestät die allerhöchste Genehmigung erhielten.

Eine Zinsengarantie von 4% auf 25 Jahre ward später allergnädigst bewilligt.

Dies Alles geschah in einer Zeit, wo das Eisenbahnfieber auf dem Festlande epidemisch aufgetreten war und wo Jeder hoffte, durch Zeichnung einiger Actien eine Sinecure sich schaffen zu können; in einer Zeit, wo die Actienmanie jeden Einwurf gesunder Vernunft im Keime erstickte!

Jedermann wollte Actien und Jeder calculirte mit Gewißheit, daß er im Geringsten, außer Zins, sich noch eine jährliche Dividende von mindestens 25% verschaffen oder die Actien wenigstens mit 25% Nutzen verkaufen könne. Dieses Fieber bemächtigte sich selbst der kaltblütigsten Börsenspeculanten. Bei Zeichnung der Actien kamen daher Aufträge aus Süd und Nord. Das In- und Ausland wollte sein Glück dabei machen. Jeder wollte mit einem Male reich werden, denn man war überzeugt, daß nun Alles auf der Eisenbahn fahren und durch sein Fahrgeld die Dividende vergrößern würde.

Unter diesen günstigen Auspicien bildete sich auch eine Speyer-Lauterburger Gesellschaft zur Erbauung einer Rheinbahn, deren Statuten am 5. April 1845 zwar die allerhöchste Sanction, jedoch keine Zinsengarantie erhielten!

Wegen dieser nicht genehmigten Zinsengarantie, und da mittlerweile und bis zur Ankunft der allerhöchsten Genehmigung der Eifer in Zeichnung einigermaßen abgekühlt war, traten die meisten großen Häuser Italiens und Norddeutschlands von der Sache zurück, weil der Erfolg anderer bereits fertiger Bahnen gelehrt

hatte, daß die Dividenden nicht so leicht zu haben seien, sondern daß die meisten Bahnen die gewöhnlichen Zinsen nicht einmal erschwingen konnten.

Der Bexbacher (Ludwigs-) Bahn waren, wie bereits gesagt, 4% Zinsen garantirt, weil die kgl. Regierung schnell erkannte, daß

1) diese Bahn einstens sich selbst verinteressiren werde, und daß daher die Garantie nicht 25 Jahre dauern dürfte, für welche Zeit sie verheißen war; und

2) daß außer der Rentabilität zu Gunsten der Actionäre sich noch ein weiterer Vortheil für das Publikum erwarten ließe durch die Herbeischaffung eines billigen Brennstoffs mittels der Kohlen.

(Auch diese Voraussicht hat sich verwirklicht, und sind die Steinkohlen auf ⅓ ihres früheren Preises herabgesunken, während man andererseits vielleicht schon nächstes Jahr der Zinsengarantie nicht mehr bedarf.)

Bei einer neuen Actienzeichnung für die Ludwigsbahn, weil auch hier die früheren Zeichner theilweise zurückgetreten waren, erwies sich jedoch hier solch eine rege Theilnahme und gegründete Hoffnung auf Rentabilität dieser Linie, daß mehr als das Doppelte des Bedarfs an Actien unterschrieben wurde.

Dagegen löste die Gesellschaft der sogenannten Rheinbahn sich gänzlich auf und liquidirte die bezahlten Vorschußprocente. Ursache dieser Auflösung war, weil der Rheinbahn jene inneren Garantien fehlten, welche das Bestehen der Ludwigsbahn sicherten.

Daß es der Stadt Speyer darum zu thun war, diese Rheinbahn in Leben zu erhalten, ist sehr begreiflich, denn sie knüpfte daran große Erwartungen in massenhaften Zuströmungen von Fremden, so wie auch, daß ihr Rheinhafen wieder in Thätigkeit und zu der mittelalterlichen Wichtigkeit gelangen, und damit das alte Spyr mit dem kaum dem Eie entschlüpften Ludwigshafen den Ringkampf eröffnen und behaupten könne.

Eine neue Gesellschaft ward errichtet, Actienzeichnungen in der Kreishauptstadt vorgenommen, und, zur Ehre der Einwohner Speyer's muß man es gestehen, es wurden in dieser Stadt solche aufopfernde Beweise von Patriotismus durch die Actienzeichnungen gegeben, daß den mit ihren Verhältnissen innigst Vertrauten es

unmöglich war, zu ergründen, woher auf ein Mal die Millionen gekommen sein möchten, welche die Stadtbewohner so großmüthig zur Rheinbahn schießen wollten! — Da keine Abschlagsprocente dieser neuen Zeichnung erhoben wurden, so blieb es auch nur blos bei der Namensunterschrift und dem unterschriebenen Reichthume, welcher auf der Einschreibliste in enormen Zahlen prangte. Niemand fühlte sich durch seine Zeichnung beengt oder in Verlust, denn Niemand hatte über seine Kräfte gehandelt, und das Ganze blieb eine ostensibele Demonstration! — Aber auch diese Gesellschaft verpuffte, wie vorauszusehen war.

Zu dieser Zeit änderte die elsässische Gesellschaft ihren ersten Plan der Verbindung Straßburgs mit der Pfalz dahin, daß sie die Linie von der kahlen Rheinebene nach dem freundlichen Vogesen-Gebirge drängte und statt dem sandigen Lauterburg das romantisch gelegene Weißenburg oder resp. das in seiner Nähe befindliche schöne französische Dorf Altenstadt als Endpunkt der elsässischen Bahn bezeichnete.

Darauf wurde die Sache der pfälzisch-elsässischen Bahn von den beiden Staatsregierungen zur Hand genommen und am 21. Januar 1848 zwischen bayerischen und französischen Commissären ein Staatsvertrag abgeschlossen, der die Richtung der Bahn über Weißenburg und die Zeit der Vollendung feststellt. Am 4. Februar 1848 wurden Erläuterungen zu diesem Vertrage von den betreffenden Commissären gegeben, welche aber die diesseitige Gesellschaft oder das zinsengarantirende Staats-Aerar hart belasten. — Da nämlich heißt es:

> „Les marchandises en transit voyageant de Spire à Strasbourg et les houilles transportées à Wissembourg ne payeront que le parcours **calculé suivant la ligne droite.**“*)

Nach diesem Artikel müßten also die Kohlen neun Stunden weit umsonst(!) gefahren werden, so viel nämlich der Umweg über Speyer beträgt.

Da man, trotz der Forderungen der französischen Commissäre,

*) Die Transitgüter, welche von Speyer nach Straßburg, und die Steinkohlen, welche nach Weißenburg transportirt werden, zahlen nur die nach der geraden (kürzeren) Linie berechnete Fracht.

welche die Bahn längs des Haardtgebirges gezogen wissen wollten, von der Idee, „Speyer mit dem Elsasse zu verbinden“, von Seite der bayerischen Commissäre nicht abging, so war man zu obiger Concession gezwungen, ohne Rücksicht auf die enormen jährlichen Verluste, welche entweder die Staats-Kasse oder die Actionäre zu tragen hätten. Doch dieser nämliche Artikel besänftigte die französischen Commissäre, da sie dadurch die Kohlen nicht theuerer bezahlen, als auf dem nahen und geraden Wege, und deßhalb ließen sie es geschehen, daß der Zug von „Speyer nach Straßburg“ geleitet werden könne!

Aber so wie die durch obigen Artikel begünstigten Bewohner Speyer's sich wehrten, eben so griffen andererseits die Bewohner des Haardtgebirges die Eisenbahnangelegenheit mit vollem Eifer auf, denn jeder Vorzug — sowohl zum Vortheile der Actionäre, als des Handelsstandes — liegt auf ihrer Seite.

Eine technische Aufnahme der Gebirgsbahn fand privatim statt, und darauf hin erschien zu deren Gunsten im Jahre 1850 ein „Die pfälzisch-elsässische Eisenbahn“ betiteltes Schriftchen, welches in annähernden Verhältnissen die Kostenbeträge und die Größe der Einnahmen behandelte, aber auch evident bewies, daß die Zahlenverhältnisse nur auf Seite der Gebirgsbahn sich günstig stellten. Obschon dasselbe nur Wahrscheinlichkeitsberechnungen enthielt, so konnte die Gegenpartei trotz alles Grübelns dennoch keine schwache Seite an ihm herausfinden, und es blieb — unangefochten! — Ein Beweis seiner Richtigkeit!

Von allerhöchster Stelle ward die technische Aufnahme und Anfertigung der Baupläne beider Linien angeordnet und unter der Respicienz des als Autorität anerkannten Herrn Directors Denis ausgeführt.

Hiedurch ist nun festgestellt, daß die 3 — 4 Millionen Zentner Kohlen, wenn die Bahnlinie über Speyer und Germersheim geführt würde, einen Umweg von neun Stunden gegen jene des Gebirges; und daß die in Ludwigshafen erladen werden sollende eine Million Zentner Kaufmannsgüter auf der Gebirgsbahn über Neustadt und Landau einen Umweg von zwei Fünftel einer Stunde (24 Minuten) gegen jene der Rhein-Ebene zu machen hätten.

Bereits in seinem Protokolle vom 29. November 1849, wel-

ches als Flugschrift unter dem Titel: „Chemin de fer de Strasbourg à la Bavière rhénane“ im Drucke erschien, erkennt der Stadtrath von Straßburg an, daß die Steinkohlen das Hauptvehikel bilden, weßwegen eine Eisenbahnstraße von der Ludwigsbahn nach Straßburg erbaut werden müsse.

In diesem Protokolle sagt der Adjunkt Herr Carl Börsch zum versammelten Stadtrathe (Seite 1): „La construction d'un chemin de fer de Strasbourg à la frontière de la Bavière rhénane est une des questions vitales pour notre département, pour l'industrie et le commerce de nos contrées“ etc.*) und bespricht ferner auf den Seiten 14 — 23 die Wichtigkeit dieser Eisenbahnlinie namentlich wegen der Steinkohlen.

Da auch bayerischer Seits unumstößlich feststeht, daß diese Steinkohlentransporte nach dem industriellen Elsasse und unserem stark bevölkerten Haardtgebirge die Hauptquelle bilden werden, aus welcher die sicheren Einnahmen fließen, so ist die Antwort leicht zu geben: welcher von beiden Richtungen (Rhein- oder Gebirgslinie) der Vorzug gebührt!

Die k. bayerische Staatsregierung in ihrer Unparteilichkeit, und bevor sie eine Entscheidung geben wollte, forderte den Landrath, die Handelskammer der Pfalz und den Verwaltungsrath der Ludwigsbahn auf, ihr Gutachten darüber abzugeben: welcher der beiden Richtungen der Vorzug gebühre?

Der Landrath hat nun einstimmig, die Handelskammer ebenfalls (d. h. mit Ausnahme eines Speyerer Kaufmanns, der Mitglied der Kammer ist) die Richtung der Gebirgslinie bezeichnet.

Mit gleicher, d. h. mit vollster Einstimmigkeit erklärte sich der Verwaltungsrath durch sein sehr motivirtes Protokoll vom 12. Dezember 1851 ebenfalls für die Gebirgsbahn.

Da, wo also drei bei der Sache so innig betheiligte und die Interessen der gesammten Provinz wahrende, aus den gebildetsten Männern zusammengesetzte Corporationen sich so einhellig aussprechen, da kann und darf kein Zweifel über die Richtung mehr obwalten!

*) Die Erbauung einer Eisenbahn von Straßburg nach der Grenze von Rheinbayern ist eine Lebensfrage für unser Departement, für die Industrie und den Handel unserer Gegend rc.

Nun Einiges über die vom Stadtrathe von Speyer verbreitete Flugschrift, und folgen wir derselben Schritt für Schritt, mit Außerachtlassung aller Vorkommenheiten, welche bereits durch den geschichtlichen Hergang der Sache, wie solcher oben berührt ist, ihre Erledigung gefunden haben.

Vor Allem müssen wir hier den Wunsch ausdrücken, daß es der Sache angemessener gewesen sei, wenn die Speyerer Schrift sich mehr an die Wirklichkeit, Wahrheit oder auch nur an die Wahrscheinlichkeit gehalten und sie mit solcher Würde behandelt hätte, welche man dem größeren Publikum gegenüber schuldig ist.

Seite 7 behauptet die Speyerer Commission: da die genehmigten Statuten der Gesellschaft den Namen:

„Pfälzische Rheinbahn,
Speyer-Lauterburger Gesellschaft“

geben, „so seien damit alle übrigen Projecte abgeschnitten und aufgegeben“; und Seite 8: „Dieses vorangestellt und fest darauf fußend, daß primitiv keine andere Richtung, als absolut die Rhein-Linie angenommen war“, so könne von einer andern Richtung keine Rede mehr sein.

Hierauf erwidern wir, daß der § 1 ihrer veralteten Statuten sagt: daß die Gesellschaft allerdings den Namen „Pfälzische Rheinbahn, Speyer-Lauterburger Gesellschaft“ zu führen habe, und daß nach § 2 „diese Eisenbahn, welche in Speyer sich an die pfälzische Ludwigsbahn anzuschließen hat, von Speyer über Germersheim nach der französischen Grenze bei **Lauterburg** geführt werden solle.“

Daraus sollte die Stadt Speyer erkennen, daß heute von dieser Bahn nach **Lauterburg** gar keine Rede mehr ist, sondern von einer **neuen** Verbindung mit dem Elsasse bei dem 4½ Stunde von Lauterburg westlich liegenden **Weißenburg!** daß demnach die ganze Richtung eine ganz andere, eine ganz neue ist; daß also neue Statuten gefertigt und neue Actionäre geworben werden müssen (insoferne die Ludwigsbahn-Gesellschaft sie nicht als Zweigbahn behandelt); mit einem Worte: daß die nun projectirte Linie mit der Rheinbahn gar nichts gemein hat, als höchstens die Verbindung mit dem Elsasse.

Damit wären schon alle Lamentationen der Schrift beseitigt, aber wir wollen dennoch das Unstichhaltige derselben ferner beweisen.

Seite 9 wird in einer besonderen Note hervorgehoben, daß das Dorf Rülzheim circa 45 Großhändler habe.*) Daß 45 Großhändler in dem 3000 Seelen starken Dorfe Rülzheim wohnen, dies wußte man bisher selbst in Rülzheim nicht, und ist dies die erste statistische Aufklärung in dieser wichtigen Sache.

Dagegen dürfte als Aequivalent hier angeführt werden, daß Ingenheim und Essingen, beide bei Landau, mehr als dreimal so viel Kuh-, Frucht- und Oelhändler 2c. und Mäckler in sich schließen, als das Großhandlungsdorf Rülzheim.

Seite 10 spielt das Schriftchen, wahrscheinlich um den Handelsstand in Ludwigshafen zu elektrisiren, auf roulage accéléré und eine Zweigbahn von Worms längs des Gebirges nach Neustadt an.

Die Gebirgsbewohner sind in ihren Forderungen nicht so kühn und egoistisch, zu hoffen, daß von Worms aus eine directe Zweigbahn nach Neustadt erbaut werden könne. Nein! sie wünschen im Gegentheile, daß die hessische Bahn von Worms bis Ludwigshafen fortgesetzt und diesem letzteren Orte dadurch jener merkantilische Aufschwung geboten werde, welchen er verdient und erwartet.

Ob aber die badischen Bewohner (wie dies die Speyerer Schrift in Aussicht stellt) über den Rhein setzen werden, um die Fahrten der s. g. Rheinbahn zu genießen, dies können wir kaum glauben, weil eine solche Illusion unser Begriffsvermögen übersteigt.

Seite 11 heißt es wörtlich: „Für die Actiengesellschaft der pfälzischen Ludwigsbahn, für die ganze Pfalz und mit dieser für den bayerischen Staat erscheint endlich die Ausführung der Rheinbahn in noch anderer als commercieller Hinsicht von der größten Wichtigkeit; denn wo und wie könnten alle Materialien und Geräthe der Eisenbahn selbst am schnellsten und sichersten untergebracht werden, als in der Festung

---

*) Unter einer der k. Regierung übergebenen Bittschrift des Großhandelsstandes von Rülzheim, vom 13. Januar 1852, sind nur 14 Großhandlungen unterzeichnet, darunter 5 Großhandelsfirmen Cahn.

Germersheim; wo fänden sich die Archive, die Kassen, das Vermögen des Kreises in Zeiten der höchsten Gefahr am schleunigsten in Sicherheit, als in jenen Mauern, unter denen die Bahn durchziehen wird, indessen von Landau aus keinerlei Schutz gewährt werden kann und, **als Bundesfestung betrachtet, nicht einmal gewährt werden darf?**" (!!!)

Wir hoffen, daß ähnliche Zeiten wie 1849, traurigen Andenkens, zur Ehre Speyer's nicht mehr eintreten werden. Im Falle eines ausbrechenden Krieges wird jedoch so viel Zeit bleiben, auch jenseits des Rheines, im Mutterlande, für die Archive ꝛc. Schutz zu finden; bei einer Ueberrumpelung aber wird es eben so wenig möglich sein, sie nach Germersheim, als anderswohin zu bringen.

Ein neuer Satz des deutschen Staatsrechts ist es aber: daß eine deutsche Bundesfestung einer gesetzlichen deutschen Regierung keinen Schutz bieten dürfe in Zeiten der Gefahr!

Ohne uns irgend eine Anspielung auf einen analogen Fall der jüngsten Vergangenheit zu erlauben, fragen wir nur, wo dieser Lehrsatz außer der Speyerer Brochüre noch zu lesen stehe?

Seite 11 sagt die Commission: "Nur etwas Wein haben die von allem Handel entblösten Gemeinden in die nächste Umgebung zu versenden!"

Kennen die Herren Commissions-Mitglieder von Speyer unseren Weinbau und Weinexport nicht, oder wollen sie ihn nicht kennen? — Da sehr bedeutende Capazitäten im Handelsfache sich darunter befinden, so muß das Letztere vermuthet werden. — Zu allenfalls nothwendiger Aufklärung wollen wir hier nur anführen, daß das Haardtgebirge in Mitteljahren 80—100,000 (einhundert tausend) Fuder Wein produzirt; daß hievon $^5/_6$ außer Land gehen, worüber die Großhandlungen des ganzen Zollvereines das Belehrende und Wissenswerthe mitzutheilen im Stande sind.

Seite 12. Ueber den Kohlentransport nach dem Elsasse, das nach amtlichen Erhebungen jährlich circa 3 Millionen Zentner von der Saar bezieht, und welche drei Millionen später durch die Bahn als — jede Concurrenz überwältigender und billigster Weg transportirt werden sollen, wollen wir nicht weiter sprechen, da diese Ziffer, so wie das bereits im Eingange angeführte Protokoll des Stadtrathes von Straßburg, so wie die Ermittelung des französi-

schen Ingenieurs Herrn Schwilgué, des Bahndirectors Herrn Denis, der Handelskammer, des Verwaltungsrathes der Ludwigsbahn hinreichend sein dürften, ungegründete Aufstellungen zu widerlegen.

Wir hoffen übrigens, daß die Handelskammer, welche nur aus anerkannt rechtlichen Männern zusammengesetzt ist, sich wegen des Vorwurfs, daß „bei manchem dieser Mitglieder das Localinteresse seinen Einfluß auf die Stimme geübt haben möchte,“ besonders zu reinigen und zu beweisen wissen werde, daß nicht überall Local- oder Privatinteresse vorherrsche!

Seite 14. Daß die Bahn von Ludwigshafen über Neustadt nach Weißenburg um $^2/_5$ einer Stunde (oder 24 Minuten) länger ist, als jene von Ludwigshafen über Speyer und Germersheim dahin, dies wurde bereits im Eingange dieses erwähnt und noch nie bestritten. Genau gemessen beträgt der Unterschied 1766 Meter. Eben so wenig bestreitbar ist es aber auch, daß Kaufmannsgüter, welche in ihrem inneren Werthe viel höher stehen, als Steinkohlen, und welche von dem Rheine oder der zu vollendenden hessischen Bahn durch Ludwigshafen kommen und einen Weg von circa 200 Stunden (von Rotterdam bis Basel) machen, diesen kleinen Unterschied, welcher $^1/_{10}$ Procent gleich kommt und auf 100 Gulden Fracht nur sechs Kreuzer ausmacht, nicht spüren.

Müssen ja doch die Güter auf der rechtseitigen Bahn nur allein zwischen Friedrichsfeld und Heidelberg beinahe 2 Stunden umfahren, und deßohngeachtet behauptet die Speyerer Commission (Seite 14), „daß das badische Gebiet für den Gütertransport auf seiner Bahn sich ein Monopol geschaffen habe.“

Es ist von den Technikern durch die gewissenhafteste Vermessung herausgestellt, daß die Bahn von Neustadt über Speyer neun Stunden Umweg mache. Es ist andererseits eben so gewiß, daß, zur Verbindung der belgischen Häfen Antwerpen und Ostende mit dem Süden und Südwesten Europas, die belgischen Bahnen über Luxemburg, Trier und Saarbrücken zum Anschlusse an die pfälzische Ludwigsbahn geleitet werden sollen. Es ist sogar mit Bestimmtheit anzunehmen, daß nach dem Jahre 1855, wo diese Bahnlinien vollendet sein sollen, die Waarenzüge aus Belgien nach dem Süden der pfälzischen Bahn sich zuwenden

werden. Darf man aber glauben, daß diese Waarentransporte zu Gunsten der Stadt Speyer 9 Stunden Umweg machen werden oder sollen?

Hier müssen wir die allgemeine Frage aufwerfen: „Bringen überhaupt Waarenzüge auf Eisenbahnen dem Speditionsgeschäfte im Binnenlande Vortheil?“ und können nur unbedingt mit „Nein!“ antworten; denn die Güter werden am Anfange rc. einer Bahn aufgeladen, durchlaufen deren ganzen Zug und verlassen erst den Wagen entweder am Bestimmungsorte oder in jenem Bahnhofe, wo eine neue Bahnlinie sich anschließt. Also kann von einem Vor- oder Nachtheile der Spediteure des Inlandes hier speziell keine Rede sein, insofern man nicht im Allgemeinen von den Nachtheilen sprechen will, den die Bahnen überhaupt dem Binnenspeditionswesen bringen. Die Eisenbahnen haben das Stapel- und Umschlagsrecht einzelner Orte zerschmettert und fliegen frei ohne Rücksicht auf mittelalterliche Schlagbäume.

Bemerkungen über die der pfälzischen Eisenbahn zu gebende Richtung.

Art. I.

Seite 13 gibt die Stadtraths-Commission sich die Mühe, Allen, welche sich um die Eisenbahn bekümmern, „den Hauptzweck dieser Bahn“ klar zu machen.

„Einestheils, meint die Commission, handelt es sich vor Allem um Herstellung einer Eisenbahn zur Verbindung der Niederlande mit der Schweiz, anderseits durch Frankreich mit den Küsten des mittelländischen Meeres; daher um Ausfüllung einer Lücke zwischen Ludwigshafen und Straßburg; es handelt sich also der Hauptsache nach um einen Theil einer Weltverkehrsstraße.“

Sehr schöne Worte! Schade, daß sie auf einen groben geographischen Schnitzer sich fußen.

Bekanntlich ist zwischen der Schweiz und den Niederlanden bis jetzt, im Verhältniß zum Ganzen, nur ein kleiner Theil dieser Weltverkehrsstraße fertig und auch keine Aussicht, daß sie jemals

ganz hergestellt werde. Fertig ist nur der Theil von Basel nach Straßburg, dagegen jener von Straßburg nach Weißenburg noch nicht einmal concessionirt; der von Weißenburg nach Ludwigshafen in seiner Richtung noch nicht einmal festgestellt; der von Ludwigshafen nach Worms noch nicht in Angriff genommen, und jener von Worms nach Mainz noch lange nicht fertig!

Aber nun fragt es sich: Liegt Mainz denn schon in den Niederlanden? oder noch mehr 100 Stunden von ihrem Hafen Rotterdam entfernt?

Doch abgesehen hievon, so ist an eine Fortsetzung der Bahn von Mainz rheinabwärts gar nicht zu denken; im Gegentheil, man will bei Cöln oder Coblenz das linke Rheinufer ganz verlassen, um diese Weltverkehrsstraße nach dem rechten Ufer zu leiten. Also ist keine Aussicht, daß durch unsere Bahn die Niederlande jemals mit der Schweiz in directe Bahnverbindung kommen.

Dagegen aber werden binnen fünf Jahren die belgischen Seehäfen diese Verbindung vollendet haben, und zwar über Neustadt, ohne Ludwigshafen und vielleicht ohne Speyer zu berühren! Hiergegen läßt sich trotz aller Demonstrationen nichts machen.

Art. II.

Die große Rheinbahn.

Seite 14 bemerkt die Commission, „daß das linke Rheinufer, auf welchem naturgemäß Jahrtausende lang der bei Weitem größere Theil des Verkehrs sich bewegte, in Gefahr ist, durch die badische Bahn den großen Güterzug unbedingt zu verlieren.“

Daß das linke Rheinufer schon früher der Cultur eröffnet war, als das rechte, dies beweisen die vielen alten und einst großen Städte, welche ihren römischen Ursprung nicht verläugnen; und es ist daher begreiflich, daß der Verkehr und Handel damals dahin sich zogen, wo die Stufe der geselligen Bildung schon eine höhere war, als dort, wo noch undurchdrungene Waldungen und Sümpfe jeden Verkehr hemmten. Aber eben so begreiflich ist es auch, daß der Verkehr bei eröffneter Concurrenz nicht an die alten Orte und den alten Schlendrian sich binden lasse. Nicht allein sind wir in Gefahr, den Güterzug zu verlieren, sondern wir haben

ihn wirklich schon verloren, und er wird (sollte das Bahnproject des Lahnthales zur Ausführung kommen, woran nicht zu zweifeln) unwiederbringlich verloren bleiben. Die Güter, welche der Schweiz zugehen, werden schon der französischen Mauth wegen, und selbst wenn da die größten Erleichterungen gestattet werden, die deutsche (rechtseitige) Eisenbahn einhalten, dagegen jene unsere Bahn benützen, welche im Elsaß (Frankreich) selbst verbraucht werden. Damit könnte man sich auch allenfalls begnügen, bis einmal die belgischen Häfen mit uns in directer Linie correspondiren.

Was man übrigens mit dem Ausdrucke: „naturgemäß“ bezeichnen will, wissen wir nicht und glauben, daß der badische Zug jetzt eben so naturgemäß ist, als der bayerisch-französische. — Naturgemäß ist in dem gegenwärtigen Falle überhaupt Alles, was „sachgemäß“ ist.

Seite 15 müssen wir schon wieder und immer sehen, daß der Weg von Ludwigshafen über Speyer nach Weißenburg kürzer sei, als jener über Neustadt. Aber nirgends haben die Herren Commissions-Mitglieder den Muth zu sagen, daß diese Differenz nur 1766 Meter oder $^2/_5$ Stunde betrage, welche in 2—3 Minuten gefahren wird.

Diese Differenz von vollen 3 Minuten mittlerer Fahrzeit müßten nun die Güter von Ludwigshafen über Neustadt und Landau umfahren und überdies noch $^1/_5$ kr. (sage einen fünftel Kreuzer) pro Centner Fracht mehr bezahlen für diesen horrenten Umweg!

Wie würde es sich aber verhalten, wenn einmal die Güter von Antwerpen und Ostende direct mit der Eisenbahn über Saarbrücken nach Neustadt kämen, und diese einen Umweg von neun Stunden, mit einer Mehrfracht von $4^1/_2$ (vier und einem halben) Kreuzer vom Centner, über Speyer machen müßten? der 3 bis 4 Millionen Centner Steinkohlen gar nicht einmal zu gedenken! — Deßhalb stimmen wir dem Speyerer Schriftchen ganz bei, wenn es sagt: „daß jeder weitere Umweg unbedingt vermieden werden müsse!“

Wie sich aber „das linke Rheinufer für alle Zeiten den Weltverkehr sichern könne“ (Seite 15), das begreifen wir nicht, da die badische Seite jedenfalls schon einen bedeutenden Vorsprung hat für die Güter ohne Zwischenmauthen, und für die Personen

in den Bädern und großen Städten der rechten Rheinseite so viele Anziehpunkte bestehen, daß nicht erwartet werden darf, der rechten Bahn die Güter und Reisenden ganz entziehen zu können.

Wie bekannt und bereits oben bemerkt, geht über Mainz hinaus keine Bahn rheinabwärts; die dort mit den Dampfbooten ankommenden Fremden benützen die Taunusbahn, um auf ihrer Reise Frankfurt zu berühren, von da gehen sie an der herrlichen Bergstraße aufwärts über Darmstadt, Heidelberg, Baden-Baden, Freiburg 2c. Lauter Orte, denen wir nicht ähnliche entgegen zu stellen haben. Demnach sind von dieser Seite wenige Fremden zu erwarten. Dagegen kann sich unsere Hoffnung hinsichtlich der Güter und Personen für die Zukunft nur einzig und allein auf den Anschluß der belgischen Bahnen richten. Würde der Zug nun über Speyer und Germersheim führen, so würde sowohl der 9 Stunden lange Umweg, als auch die weniger reizende Gegend für Passagiere und resp. für Güter nicht besonders einladend sein.

Art. III.

Die Kohlenbeförderung nach dem Elsasse.

Da durch den (Seite 16) angeführten Satz ein staatswirthschaftliches Problem gelöst wird, so lassen wir ihn hier ganz wörtlich folgen. Er heißt: „Es mag sich das Bedenken erheben, ob man in **Deutschland** Capitalien aufwenden soll, um der französischen Industrie im Gegensatze zur **deutschen** das Brandmaterial wohlfeiler liefern zu können.“

Also die französische Industrie soll vernichtet werden! und es wird geschehen, wenn sie keine Saarkohlen mehr bekommt! — Es ist zu bedauern, daß man nicht eher an die Erbauung einer pfälzisch-elsässischen Bahn dachte, denn nur diesem Projecte hat man die Geburt eines solchen Einfalls zu danken, welcher die auf Kosten Deutschlands bestehende französische Industrie auf ein Mal zerstört. Nach unserer Meinung wäre die Sache viel kürzer und erfolgreicher abzumachen, wenn nämlich die 45 Großhändler Mülheims keine Früchte mehr über die französische Grenze lieferten; dann würde die ganze Fabrikpopulation mit einem Male Hungers sterben, und somit diese für die Industrie Deutschlands gefährliche Brut mit

einem Male ausgerottet sein. Denn entziehen wir ihnen nur die Kohlen, dann sind sie gar im Stande, mit Holz ihre Dampfmaschinen zu heizen; bekommen sie aber durch die 45 Großhändler nichts mehr zu essen, dann sind sie verloren, die Fabriken stehen still und die Industrie Deutschlands ist — gerettet!

Seite 17 wird herausgerechnet, daß die Kohlen über Speyer bei hohem Tarife (wahrscheinlich per Tonne) Fr. 32. 75 Cent. und über Neustadt und Landau . . . . . . = 29. 45 =

auf letzterer Bahn also um Fr. 3. 30 Cent. oder circa 1 fl. 33 kr. billiger in Straßburg zu stehen kommen; oder (Seite 18), daß der Zollcentner nach der Berechnung des Verwaltungsraths über Speyer . . . . $29^{9}/_{10}$ kr.
über Neustadt-Landau . . . . $27^{2}/_{10}$ =

also um $2^{7}/_{10}$ kr.
über Landau billiger zu stehen komme.

Wir wollen nun einmal, trotz der Einwendungen der Speyerer Herren, annehmen, daß

1) die pfälzische Ludwigsbahn (von den Gruben im Saargebiete bis nach Ludwigshafen) nur einzig und allein gebaut worden sei, um als Kohlenbahn zu dienen, um nämlich dieses Brennmaterial in die östlichen Theile der Pfalz zu verführen und Abzugswege auf und jenseits des Rheins zu gewinnen;
2) daß die Bahn in dem Kohlentransporte ihre Haupt-Alimentation und sichere Rentabilität finden müßte und würde;

dann könnte man es doch dem Verwaltungsrathe nicht übel nehmen (wie es Seite 17 geschieht), wenn »derselbe kürzlich mit Entschiedenheit für die Gebirgsbahn sich erklärte«, und »daß das einzige Hauptmotiv, welches er hervorhebt, gleichfalls der Kohlentransport ist.« Wir glauben überhaupt, daß der Verwaltungsrath sein eigenes Interesse recht wohl zu berechnen und zu würdigen weiß, ohne sich ziemlich verstehbare Winke von neuen Staatswirthschaftlern geben lassen zu müssen.

Einen Beweis scharfer Logik und großer Rechnungskünstelei gibt die Bemerkung (Seite 18), daß: »wenn die Neustadt-Landauer (kürzere und Gebirgs-) Linie nicht gebaut würde, alsdann die

Speyer-Germersheimer (die kürzeste sei und) den billigsten Transportpreis bieten könne, und es am Ende gleichgültig sei, ob der Zug über Speyer oder Neustadt (-Landau) jede Concurrenz abschließe.“ Allerdings sehr naiv! Aber wir müssen dagegen bemerken, daß die Elsasser Fabrikanten wahrscheinlich rechnen können, und vielleicht eben so gut, als die Speyerer Herren; daß sie dann herausbringen würden, daß 3 Millionen Centner Steinkohlen über

Speyer-Germersheim	fl.	1,495,000
über Neustadt-Landau aber nur	=	1,360,000
demnach	fl.	135,000

ein hundert fünf und dreißig tausend Gulden weniger kosten, was beinahe 10 % (zehen Procenten) des Gesammtpreises gleichkommt.

Ob nun die Bevölkerung des industriellen Elsasses diese 10 % oder diese 135,000 Gulden jedes Jahr großmüthig schwinden lassen will, damit Speyer an eine Weltverkehrsstraße gedrückt werde, das glauben wir so lange nicht, als uns hierüber kein Stadtrathsprotokoll von Speyer aufgewiesen wird. Was nun der fernere Satz: „Weit entfernt, daß die vom Verwaltungsrathe aufgestellte Berechnung die absolute Nothwendigkeit der Führung des neuen Schienenweges am Gebirge darthut, beweist derselbe vielmehr umgekehrt die absolute Unnöthigkeit des Einschlagens dieser Richtung“, bedeuten soll, das — müssen wir eingestehen — wissen wir nicht.

Wie naiv aber die Commission dem Verwaltungsrathe vorzurechnen weiß, daß die Gesellschaft der Ludwigsbahn gerade über Speyer eine größere Fracht-Einnahme habe, weil dorthin eine größere Strecke zu fahren sei! — Sollte man doch beinahe glauben, sie habe den Artikel vom 4. Februar 1848, der schon angeführt wurde, und das in demselben enthaltene „ne payeront que le parcours calculé suivant la ligne droite“ vergessen! und sie habe nicht gewußt, daß eine längere Strecke auch größere Bau- und Betriebs-Capitalien, Abnutzung und Aufsichts-Personal erfordere.

Seite 19. Der Rhein-Marne-Canal ist allerdings vollendet, liegt aber so weit von den Steinkohlengruben entfernt, als Weißenburg von Neustadt. Für diese Strecke müßte nun noch ein neuer Canal oder eine Verbindungsbahn gebaut werden. Ob dies

geschehen wird, wenn die Zweigbahn nach dem Elsasse begonnen ist, bezweifeln wir.

Man wird uns nicht zumuthen, auf die (Seite 20) herangezogenen Eventualitäten, „daß man auch im Elsasse Steinkohlenlager finden könne, wodurch mit einem Male alle Zufuhren auf unserer Bahn abgeschnitten seien!“ zu antworten, als höchstens durch die Gegenbemerkung, daß, wenn man einmal mit Wasser (Wasserstoffgas) brennen und heizen könne, daß dann Holz, Torf, Kohlen und alle bis jetzt gekannten Brennstoffe unnütz werden; — oder wenn einmal das Perpetuum mobile als bewegende Kraft hergestellt sei, alle Dampfmaschinen in den Fabriken schwinden müssen; eben so sehr als die Eisenbahnen nutzlos werden, wenn man einmal die Reisen und Frachtgüter-Transporte in Luftschiffen ausführen kann. — Doch bis dahin wollen wir immer noch Kohlen brennen und auf Eisenbahnen fahren!

Art. IV.

Frequenz.

a. Bevölkerung.

Sehr geschickt nimmt die Speyerer Commission (Seite 20) die Bevölkerungszahl der beiden Cantone als Maßstab an, wodurch sich zum Vortheile der Neustadt-Landauer Linie nur ein Mehr von ungefähr 700 Seelen auf die Quadratmeile herausstellt.

Würde sie jedoch wissen wollen oder durch einen Blick auf die Karte sich belehrt haben, daß mehr als die Hälfte der Bodenfläche der Cantone längs des Gebirgs nur aus Waldungen besteht, worin keine oder höchst unbedeutende, weit von der Bahnlinie entfernte Dörfchen liegen: so hätte sich ihr die Ueberzeugung aufdringen müssen, daß auf der andern, der Cultur anheimgegebenen Hälfte des Areals die 136,000 Seelen wohnen, welche in dem Gutachten des Verwaltungsraths gewissenhaft angegeben sind; daß also folgerecht hier die Seelenzahl außerordentlich groß sein müsse, weil sie auf solch kleinem Territorium zusammen wohnt. — Diese 136,000 Seelen in 101 Gemeinden, welche am Gebirge auf der Entfernung einer Meile von der Bahn sich befinden, sind nicht hinweg zu disputiren;

eben so wenig als zu läugnen ist, daß auf der Ebene nur 51 Gemeinden mit 67,000 Seelen in obigem Abstande von der s. g. Rheinbahn zerstreut sind.

Seite 21 wird nun von dem *solideren* Reichthume der Ebene, im Gegensatze zum Gebirge, gesprochen. Aber auch auf unserer Seite sind alle Gemeinden der ackerbauenden Ebene mit einem solideren Reichthume begabt, als jene des Gebirgs.

Zur Belehrung diene Folgendes. — In guten oder Mitteljahren nimmt der Winzer große, oft sehr große Summen Geldes *auf ein Mal* ein. Seine Behaglichkeit, seine Gastfreundlichkeit und seine Lebenslust lassen ihn jedoch nicht an dem Mammon hängen. Ohne verschwenderisch zu sein, liebt er es, die Früchte seiner Arbeit, seiner Furcht und Hoffnung zu genießen. Hat er Geld, so geht es wieder in den Umlauf. Er lebt und läßt leben, ohne Ausschweifung. So lange die Sonne scheint und ein Gott lebt, so lange lebt auch seine Hoffnung für den kommenden Herbst. Mit einem Worte: er arbeitet das ganze Jahr hart und schwer; liegen dann die Schätze als Ertrag seines Fleißes in seinem Schrein, so will er auch diese genießen.

Anders ist es bei dem Ackerbauer. Dieser nimmt eine solche Summe auf ein Mal nie ein. Während der Winzer es nach Hunderten berechnet, zählt der Landbauer nach Einern! Dagegen aber ist dieser sparsam, haust ängstlich mit dem Erübrigten, er kennt nur frugale Genüsse und versagt sich daher jede nicht streng gebotene Ausgabe. Daher der *solidere*, aber keineswegs größere Wohlstand der Landbauern.

Es muß jedoch hier die Frage erhoben werden: Welcher von beiden wird der Eisenbahn mehr zu verdienen geben: der lebenslustige Winzer oder der sparsame Landbauer?

Diese Frage muß hier, wo es sich um die Rentabilität handelt, gestellt werden.

b. Production und Verkehr.

Seite 21. Welche Bezeichnung wir dem Satze: „Sollen die Weine vom Obergebirge nach Frankreich ausgeführt werden?“ und jenem: „Zum Ueberflusse werden die Zollregister darthun, daß überhaupt gar keine Weine aus Deutschland nach Frankreich expedirt

werden« ꝛc. geben, das muthe man uns nicht zu auszusprechen. Wir müssen annehmen, daß die Herren Commissions-Mitglieder begreifen und wissen, daß auf allen Bahnen die Züge **hin und zurück** gehen, und daß dies auf der künftigen Gebirgsbahn wahrscheinlich auch der Fall sein wird. — Daß also die nach Frankreich gehenden und Kohlen dahin bringenden Züge auf ihrem **Rückwege** Wein laden und denselben theils nach Ludwigshafen, Mainz, Frankfurt ꝛc. verbringen; die Weinquantitäten zu bezeichnen, welche außer Land gehen und die Eisenbahn benützen werden, finden wir unnöthig. Wer etwas Genaueres wissen will, kann es an dem Octroi-Bureau in Worms, dem Krahnenamt zu Frankenthal, bei der Zollverwaltung zu Ludwigshafen und an den Brücken zu Wörth und Germersheim erfahren.

Sehr naiv ist die Bemerkung, »daß der größte Theil der Weinproduction am oberen Gebirge (ungefähr 30,000 Fuder jährlich) in der Gegend selbst consumirt wird.« — Hierüber Etwas zu sagen, dies erlasse man uns. Dagegen wollen wir versuchen, das folgende schwierige und den ganzen Weintransport **nebst** der Eisenbahn am Gebirge in Frage stellende Argument zu widerlegen. Dasselbe heißt:

Seite 22. »Nun kann der Wein doch nur vermittels der Fuhre zur Eisenbahn gebracht werden.« (Dies ist eine der wenigen nicht zu läugnenden Wahrheiten.) »Ist derselbe einmal auf die Fuhre geladen, so wird man die Ladung sicherlich weit wohlfeiler auf dem gewöhnlichen Wege, als auf der Eisenbahn an den Ort seiner Bestimmung bringen.«

(Da die Weine sehr weite Reisen machen, so werden sie so lange die Eisenbahn benützen, als ihr Zug es gestattet. Daß die Fracht der Eisenbahnen billiger, als jene der Pferdsfuhren ist, beweisen die Speyerer Herren selbst (Seite 17, 18 und 19), also brauchen wir es hier nicht zu thun.)

»Die auf den Transport eingerichteten Weinfuhrleute holen denselben unmittelbar bei den Verkäufern ab und bringen ihn unmittelbar (?!) in die Wohnung des Käufers.«

(Wenn Käufer und Verkäufer nur 3—4 Stunden weit von einander wohnen, allerdings, dann wird es aber auch mit dem Krappe, Tabak und Früchten eben so geschehen.)

„Statt dessen müßten bei dem Eisenbahntransporte folgende Manipulationen stattfinden:

1) Aufladen beim Verkäufer.
2) Umladen auf der Eisenbahn.
3) Umladen von dieser an der Abstoßstation auf eine gewöhnliche Fuhre.
4) Abladen endlich in der Wohnung des Käufers.“

„Unter diesen Verhältnissen kann insbesondere an ein Verladen des nach dem jenseitigen Deutschlande bestimmten Weines auf der Eisenbahn nicht gedacht werden.“

„Das einzige nennenswerthe Handelsproduct dieser Gegend wird also der Bahn nicht zugewendet werden.“

Man erlaube uns — um unseren Geist nicht zu sehr anstrengen zu müssen — die obigen 4 Einwürfe mit einem Fasse Krapp zu widerlegen. — Dabei müßten folgende Manipulationen stattfinden:

1) Aufladen beim Verkäufer.
2) Umladen auf der Eisenbahn.
3) Umladen von dieser an der Abstoßstation auf eine gewöhnliche Fuhre.
4) Abladen endlich in der Wohnung des Käufers.

Wir überlassen es dem Scharfsinne unserer Leser, herauszufinden, welches der beiden Producte (Wein oder Krapp) die Eisenbahn unter obigen Voraussetzungen vorzugsweise benützen kann.

Daß bisher in Neustadt wenig Wein nach dem Rheine auf der Eisenbahn verladen wurde, ist richtig, und zwar, weil die Strecke zu kurz ist und die nebenbei gehenden Frachtfuhren billiger dahin transportiren. — Aber auch über Kaiserslautern hinaus gehen Bahnzüge. Da mögen sich denn die Herren Mitglieder der Speyerer Commission erkundigen, und sie werden Resultate anderer Art erfahren.

Man schiebt von Speyerer Seite überall den Hanf und Tabak vor und bedenkt nicht, daß beide Gegenstände und namentlich der rohe Tabak auf der Bahn gar nicht einmal transportirt werden kann. Beide gehen in unverpacktem Zustande, so der Hanf in losen Gebunden von 50—100 Pfd. und der Tabak in

losen Büscheln von 1—2 Pfd. Weil aber besonders der Tabak sehr leicht ist, durch das öftere Auf- und Abladen sehr viel und gerade sein Bestes verliert: deßhalb gehen heute alle Tabaksendungen aus der Pfalz nach dem Luxemburgischen noch per Achse und neben der Bahn her, was auch in Zukunft, und so lange der Tabak nicht fest verpackt wird, so bleiben wird und muß. Ob Dickrüben ein Speditionsgut bilden, können wir nicht behaupten, wir wissen aber, daß Repskuchen ihrer Zerbrechlichkeit wegen und weil sie ebenfalls unverpackt versendet werden, mit dem Tabake gleich stehen. Krapp wird, so viel wir wissen, nur in Speyer fabricirt, geht nicht nach Frankreich, sondern nach Deutschland, wozu die jetzt bestehende Zweigbahn von Speyer nach Ludwigshafen hinreicht. — Garancine, als Krapp-Extract, dürfte nicht besonders in's Gewicht fallen und hier nicht zu erwähnen sein. Was nun von „der Fülle der mannigfachsten Erzeugnisse und dem allerlebhaftesten Verkehre mit Landes-Producten“ für die Rhein-Ebene übrig bleibt, ist leicht zu übersehen.

Art. V.
Kohlen.

Seite 23. Wenn Herr Direktor Denis in seinem Voranschlage sich für die Bahn von Neustadt über Landau „entschieden günstig ausspricht“, so liefert er dadurch den Beweis, daß er das wahre Beste des Allgemeinen will.

Was den Vorwurf wegen niederer Kostenanschläge betrifft, so ist dies Sache, welche Herr Director Denis zu beantworten und zu vertheidigen im Stande ist, dessen sind wir fest überzeugt; übrigens glauben wir hier veröffentlichen zu müssen, daß, um jeden Vorwurf einer Parteinahme zu Gunsten des Gebirgs von den Technikern abzuwälzen, bei der Aufnahme die Kosten der Rheinbahn äußerst nieder, dagegen jene des Gebirgs äußerst hoch gegriffen wurden. Es läßt sich mit Gewißheit behaupten, daß die 14 Stunden lange noch zu bauende Strecke von Speyer bis Weißenburg jedenfalls mehr kosten wird, als der 11 Stunden lange Weg von Neustadt, da auf letzterem Wege alle Baumaterialien vorfindlich sind, die auf ersterem gänzlich fehlen und vom Gebirge dahin gebracht werden müssen.

Hinsichtlich des abzuändernden Zuges der Rheinebene durch den Bienwald, so glauben wir die Stadtraths-Commission darauf aufmerksam machen zu müssen, daß jener Waldboden aus Sumpf und Moor besteht. Was die Mehrausgabe von fl. 180,000 für die Gebirgsbahn anbelangt, so glauben wir wegen dieser ungeheuren Verschwendung zum Troste der künftigen Actionäre hier erwähnen zu müssen, daß in einem Jahre der Kohlentransport auf der Rheinbahn nebst Abnutzung und größeren Betriebsausgaben bis zur französischen Grenze wenigstens fl. 180,000 mehr kosten wird, als auf der Gebirgsbahn, mit Rücksicht auf den bewußten Artikel der Convention vom 4. Februar 1848, der von dem **parcours calculé suivant la ligne droite** handelt. Es ist demnach vorauszusehen, daß im zweiten Jahre an der Gebirgsbahn diese 180,000 fl. schon erspart und noch erübrigt worden sein möge.

Art. VI.

Strategische Rücksichten.

Seite 23 heißt es: »Einerseits Landau, anderseits Germersheim.« Darauf antworten wir: Einerseits Germersheim, anderseits Landau! und glauben damit diesen wichtigen Satz erschöpft zu haben.

Daß die Festung Germersheim den Rhein beherrsche, mag richtig sein. Ob sie ihn aber weniger beherrschen wird, wenn die Eisenbahn nicht dahin fährt, diese Entscheidung wollen wir Andern überlassen.

Wir sind nicht Strategiker genug, um zu verstehen, was die Bemerkung zu bedeuten habe, daß »Germersheim gerade inmitten zwischen Mainz und dem französischen Straßburg liege.« — Soll damit vielleicht gemeint sein, daß man mit der Eisenbahn von dem französischen Straßburg schneller vor das deutsche Germersheim kommen könne? Wie gesagt, wir verstehen keine Strategie, aber so viel begreifen wir, daß, wenn es um eine Unterbrechung der Eisenlinie von Straßburg nach Mainz zu thun ist, Landau ebenfalls dies thun kann.

Seite 24. »Landau beherrscht keinen Strom.« Dies ist wahr! Dagegen aber beherrscht es Thäler von größter Wichtigkeit. — Wir haben noch nicht in Erfahrung bringen können, ob in der

neueren Kriegskunst zum Vorschieben einer Armee oder zur Umgehung des Feindes Ströme von größerer Wichtigkeit sind, als die Debouchés von mit Kunststraßen durchzogenen Thälern, wie jene von Neustadt, Annweiler und Dahn.

Seite 24 „hat man sich doch schon mit dem Gedanken beschäftigt, die Landauer Festungswerke zu schleifen.“ Es ist doch noch einige Hoffnung vorhanden, daß die Bundesfestung vielleicht noch nicht so bald geschleift werde, wozu der Bundesbeschluß, „daß sie frisch mit Munition versehen werden solle“, einige sichere Aussicht gibt. — Also noch einmal Frist für das alte Vauban'sche Werk, das bis heute, trotz seiner in dem Schriftchen ausgesprochenen Unbedeutendheit, noch nicht erstürmt wurde.

Seite 24. „Schon der Umstand, daß Frankreich so sehr darnach strebt, daß die Eisenbahn nach Landau, statt nach Germersheim, geführt werde, dürfte ein deutlicher Fingerzeig sein.“ Für seine Wichtigkeit! möchten wir hinzusetzen. Wie sich jedoch dieser pfiffig angebrachte Fingerzeig zu der in demselben Schriftchen — 5 Zeilen weiter oben — angeführten Unbedeutendheit verhält, dazu bedarf es keines Commentares.

Uebrigens kennen wir (eben so gut als die Speyerer Herren, welche hiemit nur einen Butzemann machen wollten) ein solches Bestreben Frankreichs nicht, das die deutschen siegreichen Waffen abzuwehren auch jedenfalls gewachsen wären. Frankreich will nur Weißenburg als Anschlußstation und die Kohlentransporttaxe nach der geraden Linie zahlen!

VII.

Schluß.

Seite 24. Beantwortung des Schlusses haben wir bereits am Anfange unternommen, wo von den Actienzeichnungen die Rede war.

Uebrigens zu seiner Beruhigung wolle Speyer vernehmen, daß, wenn die k. Staatsregierung 5% Zins garantire, sämmtliche Actien für das ganze Unternehmen bereits vergriffen seien, und das allein — am Gebirge!

Was nun von speziellen Vortheilen der neuen Bahn hin und wieder gefaselt wird, so reducirt sich der Hauptvortheil auf die französische Gemeinde Altenstadt, wohin der Bahnhof kommen soll, da dort die Waaren umgeladen und den Mauthbehandlungen unterzogen werden müssen, wodurch dieser Ort einigermaßen zum Speditionsorte wird.

Wo jedoch die Mauthverhandlungen für nach Deutschland gehende Waaren geschehen sollen, daran hat man wahrscheinlich noch nicht gedacht. Der Bahnhof von Altenstadt müßte demgemäß auf beiden Territorien zugleich liegen.

Ueber die Eingabe des Handelsstandes von Ludwigshafen bleibt uns nur zu sagen, daß unter den da befindlichen Unterschriften zwei sind, deren eine schon unter dem Gutachten der Handelskammer, und die andere unter jenem der Local-Commission stehet, welche beide Actenstücke sich unbedingt für die Gebirgs-Richtung aussprechen.

Was nun von der Ludwigshafener Eingabe unter diesem Vorausgeschickten zu halten ist, dürfte nicht schwer zu errathen sein.

Bittschrift der Bewohner der Gebirgslinie an S. K. Majestät.

Edenkoben, den 14. Januar 1852.

Allerdurchlauchtigster, Großmächtigster König!
Allergnädigster König und Herr!

(Die pfälzisch-elsässische Eisenbahn betr.)

Vertrauensvoll nahen sich die allergehorsamst Unterzeichneten als Vertreter sämmtlicher Gemeinden des oberen Haardtgebirges dem Throne Euerer Königlichen Majestät, um folgende allerunterthänigste Bitte vorzutragen.

Bekanntlich hat das Local=Interesse auf zwei verschiedenen Seiten der vorderen Pfalz den Wunsch hervorgerufen, daß die neu anzulegende Bahn nach dem Elsasse auf ihrem Boden erbaut werden möge.

Die auf Befehl Euerer Königlichen Majestät geschehene technische Aufnahme beider Linien, nämlich jener am Rheine über Germersheim und jener am Gebirge über Landau, hat sich zu Gunsten der letzteren, als der directen erwiesen, eben so wie durch die einstimmigen Gutachten der Handelskammer und des Verwaltungsrathes der Ludwigsbahn, als auch durch die Bitte des Landrathes dieser directen Richtung der unbestreitbare Vorzug eingeräumt wurde.

Da, wo alle competenten Behörden sich so einstimmig und durch die klarsten Gründe unterstützt, aussprechen, sollte es keiner weiteren Bevorwortung bedürfen, wenn nicht die Gegenpartei, nämlich die Bewohner Speyer's und der von der Rheinbahn zu durchziehenden Gemeinden Alles aufböten, um, trotz aller Ergebnisse zu Gunsten der directen Bahn längs des Gebirges, den Zug in ihre Nähe, also auf den indirecten Weg zu leiten.

Die allerehrerbietigst Unterzeichneten erkennen es daher als ihre Pflicht, im Interesse der Staatskasse, der Actionäre und der Gegend, welche sie repräsentiren, Folgendes zur Würdigung der dies= und jenseitigen Ansprüche allerunterthänigst vorzutragen.

1) Wie aus dem technischen Gutachten erhellet, und wie der allergehorsamst hier angefügte Plan erhärtet, ist der Umweg, den die Kohlentransporte machen sollen, wenn die Bahn in der Nähe des Rheins über Speyer geführt werden sollte, mehr als 9 Wegstunden!

Das Gutachten des Verwaltungsrathes beweist, daß der Hauptgegenstand, welcher die Rentabilität der Bahn sichern muß, die 3 bis 4 Millionen Centner Steinkohlen seien, welche von den Fabriken des benachbarten Elsasses jährlich verbraucht werden. Dasselbe entziffert ferner, daß ein 9 Stunden langer Umweg über Schifferstadt und Speyer die Transportkosten dieser Haupt=Einnahmsquelle so sehr erhöhen würde, daß eine günstige Concurrenz mit andern projectirten Bahnen und Canälen nicht bestanden werden könnte oder aber, wenn der erläuternde Artikel des Staats=

vertrages mit Frankreich vom 21. Januar 1848 in Vollziehung kommen würde, die Rentabilität der indirecten Bahn auf beinahe Nichts reducirt werden würde.

Dieser Artikel, welcher wörtlich heißt: „Les marchandises en transit voyageant de Spire à Strasbourg et les houilles transportées de Neustadt à Wissembourg ne payeront que le parcours calculé **suivant la ligne droite**“, legt den Actionären oder dem die Zinsen garantirenden Staats-Aerare solch schwere Bedingungen auf, daß entweder seine Vollziehung oder der Bau der Bahn unterbleiben müsse.

Denn wie ist es möglich, daß viele Millionen Centner Kohlen auf einer Strecke von 9 Stunden umsonst gefahren werden sollen? — Wer will oder wer muß diesen Verlust an Fracht ersetzen? Das die Zinsen garantirende Staats-Aerar wird gewiß nicht zum Nachtheil des ganzen Landes mehr als hundert tausend Gulden jährlich opfern, um irgend einer Stadt oder Gegend die neue Eisenbahn zuzuführen!

Die Actionäre, wenn der Zug über Speyer gewendet werden sollte, werden eben so wenig auf eine Bedingung eingehen, welche ihnen den sicheren Verlust von 2/5 der Erträgnisse in gewisse Aussicht stellt.

Ein gleiches Bewandtniß hat es mit der Personenfrequenz. Alle aus den hinteren Theilen des Kreises kommenden, so wie jene Reisenden, welche mit der Bahn von Ostende über Luxemburg, Trier und Saarbrücken kommen und unsere Züge benützen werden, werden ebenfalls gezwungen sein, diesen Umweg von 9 Stunden zu machen, was der Frequenz bei der Concurrenz des Rheins und der badischen Bahn nur nachtheilig sein kann.

2) Es muß ferner hier berührt werden, daß die Kosten beider Bahnlinien beinahe gleich sind; daß aber, um jeden Vorwurf der Begünstigung der directen (Gebirgs-) Linie zu vermeiden, von den Technikern bei der Aufnahme und Fertigung der Kostenüberschläge die Positionen der Gebirgsbahn sehr hoch, dagegen jene der indirecten (Rhein-) Bahn sehr nieder genommen wurden und daher zu vermuthen steht, daß die Rheinbahn mehr kosten werde, als jene des Gebirgs.

3) Es wurde hier oben ausgeführt, daß der Kohentransport über Speyer einen Umweg von 9 Stunden machen müsse; dagegen wird von den Beförderern des Bahnzugs über Speyer entgegnet, daß die von Holland über Ludwigshafen nach der Schweiz gehenden Kaufmannsgüter, wenn die Linie über Neustadt und Landau längs des Gebirgs hingeführt würde, ebenfalls einen Umweg zu machen hätten.

Dies ist allerdings richtig und unbestritten! Jedoch beträgt dieser Umweg nur ungefähr ²/₅ Stunde, während der Umweg über Speyer 9 Stunden ist.

Aber Kaufmannsgüter, in ihrem inneren Werthe viel höher stehend, als Steinkohlen, können immer und leichter eine Frachterhöhung ertragen, als diese. Ueberdies kann ein Umweg von kaum ½ Stunde auf einer 200 Stunden langen Reise von Rotterdam bis Basel gar nicht einmal in Anschlag kommen, und verschwindet derselbe als unbemerkbares Bruchtheil.

Müssen ja doch die von Frankfurt nach der Schweiz transitirenden Güter auf der badischen Eisenbahn nur allein zwischen Friedrichsfeld und Heidelberg mehr als zwei Stunden Umweg machen, ohne daß man bisher hierüber Klagen vernommen oder Abnahme der Frequenz gefunden hätte.

4) So wie die Ludwigsbahn, so wird auch die Zweiglinie bis Weißenburg den Kohlentransport für das Elsaß ausschließlich berücksichtigen müssen. Aber nicht allein das Ausland soll sich des billigen Brennmaterials erfreuen dürfen, sondern auch dem Inlande, unserer Pfalz nämlich, müssen diese Vortheile zu gut kommen.

Es ist statistisch festgestellt, daß auf der directen oder Gebirgsbahn von Neustadt über Landau 101 Gemeinden mit 136,059 Seelen, auf der indirecten oder Rheinstraße über Speyer aber nur 51 Orte mit 67,198 Seelen, also gegen die obige Zahl nicht einmal die Hälfte! in dem Umkreise einer Meile von den betreffenden Bahnen sich befinden. Ferner, daß auf der ersten Linie 23,100 und auf der zweiten über Speyer nur 9,700 Seelen, also ungefähr ²/₅ der obigen Zahl auf eine geographische Meile kommen.

Es ist gewiß nur gerecht, insoferne der Bevölkerung irgend ein Vortheil unter gleichen Bedingungen gereicht werden soll, daß

stets jenem Theile der Vortheil eingeräumt werden sollte, in welchem die größte Zahl der Einwohner sich dieses Vorzuges erfreuen und denselben genießen könnte; daß also diese Genüsse eher den 136,059 Seelen der Gebirgslinie, als den 67,198 Seelen der Ebene zukommen dürften.

Sowohl Staatsklugheit, als das Interesse der Actionäre werden dies erheischen.

5) Außer diesem zu Gunsten der Gebirgslinie überwiegenden Bevölkerungsunterschiede ist in forstpolizeilichem Interesse zu berücksichtigen:

a. daß durch den billigen Preis der Kohlen die Forstfrevel bedeutend abnehmen, und in dessen Folge die ohnedies bald devastirten Waldungen in besseren Bestand kommen werden. Alle Cantone, deren Boden die Ludwigsbahn durchzieht, können sprechende Beweise liefern, daß seit dem äußerst niederen Preise der Steinkohlen die Holzfrevel bis zu 1/4 der früheren Größe sich reducirt haben, was die strengste Forst-Polizei nicht zu Stande bringen konnte;

b. daß in einem stark bevölkerten Bezirke mehr Frevel sich ereignen müssen, als in einem schwach bevölkerten;

c. daß durch die Schonung der Waldungen, resp. deren besser werdenden Bestand das für den Wingertsbau so sehr nöthige und fast unentbehrliche Streuwerk in hinreichenderer Menge wird gewonnen und dadurch zur Hebung des Hauptproduktes, nämlich des Weinbaues, einem dringenden Bedürfnisse abgeholfen werden können.

d. Hier muß ferner angeführt werden, daß der Consumo der 67,000 Seelen kaum zur Hälfte so groß sein kann, als jener der Gebirgsbevölkerung von 136,000; daß die Rhein-Ebene, außer den — verhältnißmäßig zur Bevölkerung — immensen Waldungen, bereits einen sehr billigen Bezugsweg für die Kohlen hat, nämlich die in der Nähe befindliche Wasserstraße des Rheines, neben den bedeutenden Torflagern in dem alten Rheinbeete.

6) Daß durch die Nähe eben dieser Wasserstraße und der, auf deren anderer Seite hinziehenden badischen Bahn eine Con-

currenz entsteht, welche allen dreien Verderben bringen muß.

Deßhalb liegt es im allseitigen Interesse, dem neuen Bahnzuge eine Richtung zu geben, welche jener Concurrenz ausweicht und aus andern Quellen neue Frachtgüter-Zuzüge sich sichert, zum Ersatz des auf der Rheinseite Entrissenen.

Wenn auch angenommen werden könnte, daß die Fabrikthätigkeit der Rheinebene mit jener des Gebirges eine gleiche sein könne, was aber keineswegs der Fall, da allein das einzige Thal von Neustadt (ohne die vielen anderen gewerbreichen Thäler des Haardtgebirges in Rechnung zu ziehen) an Fabrikaten mehr producirt, als die gesammte Rheinebene, so kann der oben erwähnte Gütertransport-Ersatz einzig und allein in dem Weine gesucht und gefunden werden.

Der Weinbau von Neustadt bis zur französischen Grenze ist höchst bedeutend, und seine Erzeugnisse gehen größtentheils nach dem Norden zu, also mit der Eisenbahn.

Der Tabak, welcher auf der ganzen Ebene zwischen dem Haardt-Gebirge und dem Rheine in gleicher Ausdehnung gebaut wird, kann erstens gegen die Masse des Weines hinsichtlich seines Gewichtsquantums nicht den Vergleich bestehen, und zweitens, da die ausgesteckte Gebirgslinie nicht unmittelbar am Saume des Berges hinzieht, sondern die Ebene inne hält, so wird wohl wenigstens 1/3 des Tabakquantums die Gebirgsbahn benützen.

Erwägt man nun ferner, daß das zweite Drittel der Tabaks-Production zwischen den beiden Linien — directe Gebirgs- und indirecte Rheinbahn — liegt, also von beiden so zu sagen gleich weit entfernt ist: so bleibt der Rheinlinie nur das letzte Drittel übrig, welches durch das erste der Gebirgsbahn beinahe könnte aufgewogen werden.

7) Die Wichtigkeit der Festung Germersheim (mit ihrer Rhein- und badischen Eisenbahnstraße) wird durch die Wichtigkeit der Bundesfestung Landau (ohne alle Verbindungsmittel) in strategischem

Betrachte paralysirt werden. Dagegen aber wird das strategisch wichtige Thal von Dahn, welches bei Bergzabern mündet, und jenes noch wichtigere von Annweiler, durch welches die Verbindungs-Straße von Pirmasens und Zweibrücken nach Landau zieht, durch die Gebirgslinie mit Ludwigshafen und dem Mutterlande verbunden.

8) Es ist bekannt, daß das Gebirge außer den Geschäftsreisenden jetzt schon von manchem Fremden besucht wird, der sich in seiner Nähe befindet, und der gelegenheitlich seiner größeren Reise dessen Naturschönheiten sehen will. Eben so bekannt ist es auch, daß die Rhein-Ebene nicht von Vergnügungsreisenden, sondern nur von solchen besucht wird, welche durch unabwendbare Geschäfte dahin gezogen werden.

Wird nun die Bahn am Rheine hingezogen, so werden sich die Fremden am Gebirge theilweise und vielleicht ganz verlieren, dagegen aber wird die Rhein-Ebene keine gewinnen.

Euere Königliche Majestät kennen die idyllisch schöne Gegend unseres Haardtgebirges und geruhten schon vor Jahren Sich höchst erfreulich darüber zu äußern. Allerhöchstdieselben kennen auch die betriebsame Bevölkerung, welche die stattlichen in Kastanien- und Obsthainen versteckten und auf üppigen Rebhügeln liegenden Ortschaften bewohnt. Wird diese herrliche, unter der Regierung Euerer Majestät im Wohlstand fortschreitende Wein-Gegend, welche ihres Gleichen vergebens sucht, nicht der Anziehpunkt vieler Fremden werden?

Würden das königliche Schloß Maxburg und die königliche Villa, in deren nächster Nähe die Gebirgsbahn vorüberziehen soll, nicht schon hinreichend sein, eine Masse fremder Reisenden dahin zu führen, um in deren Nähe des Genusses einer heiteren und gemüthlichen Natur sich erfreuen zu können? Müßte dadurch nicht die Personenfrequenz am Gebirge zu einer Höhe gesteigert werden, welche keine Rivalin aufweisen kann?

Geruhen Euere Königliche Majestät die obigen nicht bestreitbaren Vorzüge in Allergnädigste Erwägung zu ziehen und die allerunterthänigst hier beigefügte Karte eines Blickes zu würdigen: dann dürfen wir uns kühn der Hoffnung hingeben, daß unsere allergehorsamste Bitte:

„Die Richtung der pfälzisch-elsässischen Bahn möge auf den directen, längs des Gebirges hinziehenden Weg von Neustadt über Edenkoben und Landau Allergnädigst bestimmt werden“, erhört werde, in welcher Ueberzeugung in allertiefster Verehrung verharren

Euerer Königlichen Majestät

allerunterthänigst treugehorsamste

(Folgen die Unterschriften.)

